

вых кораблей было незначительным, всего несколько десятков или сотен тонн; крупнейшие из них достигали в XIV в. 300—400 т, в XV в. — 500—600 т.

Условия навигации были ограниченными. Даже на Средиземном море она до XIV в. носила сезонный характер — весной и летом; в остальное время корабли стояли на приколе. Во многих портах до середины XV в. даже законодательно запрещалось отправляться в далекие рейсы в зимнее время — с конца октября до апреля. До широкого распространения компаса, появившегося только в XII в., суда вообще не решались выходить в открытое море; но и позже они предпочитали держать путь преимущественно вдоль берегов или от острова к острову, две трети времени проводя на стоянках. В результате корабль, как правило, выполнял не больше одного рейса в год. Регулярное сообщение устанавливается довольно поздно; так, постоянная связь между итальянскими, английскими и нидерландскими портами возникла только в начале XIV в. Более регулярный характер носили отношения Италии с Востоком. Венеция, например, в XIV в. ежегодно снаряжала три каравана — в Константинополь, Бейрут и Александрию, каждый из 2—4 галер. Но в целом масштабы и этой торговли были незначительными. Вся венецианская торговля с Левантом ограничивалась в лучшем случае одной-двумя тысячами тонн товаров в год. Левантийская торговля Марселя, составлявшая до 90% всей его внешней торговли, заключалась в конце XIV в. в ежегодной посылке на Ближний Восток двух галер. На Северном и Балтийском морях масштабы торговли были еще более скромными.

Наиболее оживленным транспортным «перекрестком» Средиземноморья был Мессинский пролив. Здесь пересекались торговые пути Генуи, Пизы, Амальфи, Марселя в Левантийские земли с венецианским маршрутом в Северную Европу. В Восточном Средиземноморье важная роль принадлежала острову Кипру, в XV в. монополизировавшему торговлю с сирийскими портами. На севере Европы наиболее «населенными» были воды Ла-Манша и фландрско-голландского побережья.

Основные транспортные артерии континента шли по рекам Рейну, Роне, Луаре и пр. Однако и сухопутные пути нередко играли первостепенную роль, особенно в тех странах, где реки текут преимущественно в одном, широтном направлении, — в Англии, Испании, Италии; здесь